

LA MONTAGNA ATTRAVERSATA:
PELLEGRINI, SOLDATI E MERCANTI

ATTI DEL CONVEGNO DI BARD 16-17 SETTEMBRE 2006



CLUB ALPINO ITALIANO
COMITATO SCIENTIFICO LIGURE PIEMONTESE VALDOSTANO

LA FREQUENTAZIONE COMMERCIALE DEI VALICHI ALPINI VALDOSTANI IN ETÀ FEUDALE

Augusta Vittoria Cerruti

Università della Valle d'Aosta, Comitato Glaciologico Italiano

La valle d'Aosta si apre fra i massicci montuosi più elevati e più ardui del continente europeo ed è al tempo stesso fin dalla più alta antichità una delle più importanti vie per l'attraversamento delle Alpi. Sembra un paradosso ma in realtà, proprio la forte altitudine dei massicci montuosi dà luogo alla formazione di grandiosi ghiacciai capaci di modellare le larghe selle di transfluenza sulle creste spartiacque e nel cuore delle masse montuose, le ampie e profonde valli .

I possenti ghiacciai pleistocenici che scendevano dai monti valdostani, diedero alla valle della Dora Baltea e ai suoi affluenti la forma di profondi e larghi corridoi che si insinuano nella poderosa massa montagnosa.

L'uomo molto presto riconobbe nei solchi vallivi, naturali vie di penetrazione e nelle selle che si aprono sulle creste, i valichi che rendevano possibile l'attraversamento della grande catena.

Proprio attorno a questi passi assai precocemente venne ad organizzarsi la geografia etnico-culturale e politica dei territori alpini ma si constata che nel corso della storia in certi tempi le Alpi hanno avuto funzione di cerniera fra i paesi dell'Europa cisalpina e transalpina, ed in altri invece, quella di barriera.

Il fatto è che quando gli alti valichi si coprono di neve diventano intransitabili, di conseguenza la loro fruibilità dipende dalla durata più o meno lunga dell'innevamento. Quest'ultima muta a seconda delle condizioni climatiche e quindi anche l'utilizzazione delle vie transalpine è legata a quest'ultimo parametro. La storia della Valle d'Aosta è una delle testimonianze più evidenti degli stretti legami che intercorrono fra le genti, l'ambiente e il suo divenire.

Nei secoli caratterizzata da un breve innevamento annuale dei valichi, la posizione geografica della regione valdostana e la sua morfologia hanno fatto di essa una delle più frequentate vie di attraversamento delle Alpi .

Abbiamo testimonianze di questa funzione già in epoca preistorica. Fra i corredi funebri delle tombe neolitiche di St. Nicolas, risalenti a circa 5

000 anni fa, vi sono bracciali ricavati dalle grandi valve della conchiglia *Pectis Islandica* che certamente proviene almeno dal Mar Mediterraneo: il che prova relazioni commerciali almeno con la Liguria.

Lo scrittore latino Cornelio Nipote, vissuto nel I secolo avanti Cristo afferma che l'*Alpis Graia* - il valico del Piccolo San Bernardo – aveva avuto questo nome da “ Ercole Graio” che lo avrebbe attraversato con il suo esercito (... *quo facto is hodie saltus Graius appellatur*) .

Il mito di Ercole risale all'età del Bronzo fra il 2500 e il 2000 a.C.. Fu proprio in quella età che nacquero i commerci a largo raggio, fra Mediterraneo e Europa nel Nord sia per mare, attraverso lo stretto di Gibilterra e l'oceano Atlantico, come per terra, attraverso i valichi alpini. Le grandi scoperte di quella lontana epoca sono simboleggiate nelle mitiche imprese dell'Eroe: l'apertura dello stretto di Gibilterra, “ Le colonne d'Ercole” e l'attraversamento delle Alpi .

Il Piccolo San Bernardo, si apre alla quota di 2188 m s.l.m. sul bacino dell'Isère, affluente del medio Rodano. È significativo che il suo antico toponimo di *Alpis Graia* sia direttamente legato al mito di Ercole e che la testimonianza di tale fatto ci venga da uno dei più antichi scrittori latini D'altro canto proprio all'inizio del primo secolo a.C. i romani tracciarono attraverso l'*Alpis Graia* la prima grande strada transalpina destinata a congiungere Roma con *Ludgudum*, l'odierna Lione nel cuore della valle del Rodano. Ad essa, ai tempi dell'Imperatore Claudio, nel I sec dopo Cristo si aggiunse quella del Gran San Bernardo, (m 2473) il *Summus Poenninum* che porta all'alto Rodano e verso la regione del Reno. Già Strabone, scrittore greco contemporaneo di Augusto mette in luce come la via della Valle d'Aosta grazie alla dislocazione dei suoi valichi si apra su un mirabile ventaglio di strade europee che si diramano in direzioni diverse: da quella di Lione all'alto Rodano, al Reno, fino alla costa atlantica e alla Manica.

Di conseguenza durante i cinque secoli dell'età romana la Valle d'Aosta rimase una delle più frequentate vie dell'Impero.

Il clima in quei tempi era piuttosto caldo, l'innevamento dei valichi era breve tanto che dal I secolo avanti Cristo fino al V dell'età volgare era frequentato anche il *Mons Silvius*, quello che ora chiamiamo Passo del Teodulo che si apre a quota 3315.

Ma attorno al 400 d.C. il clima mutò diventando assai più freddo. Sui passi l'innevamento si fece via via più lungo, alcuni di essi si coprirono di ghiacci persistenti. Le relazioni transalpine divennero sempre più precarie fino ad essere possibili solo per i pochi mesi estivi. La catena alpina divenne allora una barriera tale da fermare i tranquilli traffici commerciali ma non la discesa di popoli d'oltralpe spinti dalla necessità di trovare nuove terre produttive.

Questo stato di cose si prolungò per circa trecento anni poi il clima entrò in una nuova fase calda che durò ben otto secoli e le Alpi tornarono ad esser una cerniera fra i popoli europei.

Carlo Magno nell'800 fondò il Sacro Romano Impero a cavaliere della Grande Catena e per reggerlo organizzò la gerarchia feudale. Molti dei feudi più importanti erano *Stati di passo* delegati a vigilare sulla sicurezza delle vie che risalendo gli opposti versanti mettevano ai valichi, punti strategici per la viabilità commerciale. Tale era la contea e poi ducato di Savoia i cui Signori si dichiaravano "Portiers des Alpes".

Sulle coste del Mediterraneo ben presto nacquero le Repubbliche Marinare, vivaci centri di traffici con i paesi d'oltremare. Nell'Europa transalpina si organizzarono i grandi centri fieristici: gli scambi commerciali fra questi poli si fecero via via più attivi e intensi grazie alle numerose carovane mercantili che portavano le merci attraverso le Alpi. I secoli XIII, XIV, XV e in parte XVI furono per le valli alpine i *Secoli d'oro*, e particolarmente lo furono per la valle d'Aosta che costituiva la via più comoda e breve fra le repubbliche marinare di Genova e Pisa, e i centri fieristici europei di Ginevra, della Borgogna e delle Fiandre.

Il valico più frequentato era allora il Gran San Bernardo e i suoi *dublets*. Allora era indispensabile approntare dei *dublets* perché le merci venivano trasportate a dorso di mulo e gli animali dovevano nutrirsi lungo il percorso pascolando. Dopo il passaggio di una carovana di decine e decine di muli gran parte del foraggio disponibile lungo la strada risultava brucato. La stessa via, quindi, non poteva venire affrontata da altre carovane someggiate fino a quando l'erba

non fosse ricresciuta. Pertanto, quando la strada principale non era agibile, era necessario poter disporre di mulattiere secondarie che portassero a valichi dai quali fosse possibile rimettersi nella direttrice dell'itinerario dovuto. I *dublets* del valico del Gran San Bernardo erano il col Menouves sopra Etroubles e il Col Ferret in quel di Courmayeur; quelli del Piccolo San Bernardo, il col de la Seigne, ancora nel territorio di Courmayeur e il Col du Mont nella Valgrisenche. L'intensità dei traffici dava luogo a numerose attività di servizio. Le carovane percorrevano giornalmente tratte di circa venticinque - trenta chilometri e pertanto lungo il fondovalle della Dora Baltea fin dai tempi romani erano sorti borghi dotati di osterie, stallaggi, maniscalchi e di ogni altra cosa necessaria ai viaggiatori. Nel basso medioevo, alla ripresa dei traffici transalpini questi borghi divennero sedi dei feudatari a cui era affidata la sicurezza di quel tratto di strada. Essi vi costruirono quali loro dimore, turriti castelli come quello di Verres o di Fenis; ma innalzarono anche, in posizioni dominanti la strada, numerose torri di guardia con la funzione di sorvegliare il traffico e lo stato della strada stessa. Per far fronte al costo di questi servizi i viandanti pagavano dogane e balzelli che venivano esatti nei punti obbligati di passaggio quali le "chiuse" come Bard, Monjovet e Avise o presso i ponti come quello sull'Evançon a Verres, sul Marmore a Chatillon o sul Buthier ad Aosta. Ogni merce che transitava era gravata da un suo proprio costo doganale: il gettito doveva coprire le spese della manutenzione e del controllo della strada ma costituiva anche la fonte, spesso unica, della ricchezza patrimoniale del feudatario del luogo.

Ciascuno feudatario rispondeva al proprio signore gerarchico dell'organizzazione dei traffici sul territorio che aveva in gestione e i "Grandi Feudatari" quali per esempio i Savoia, ne rispondevano direttamente all'Imperatore.

La rete stradale valdostana per più di cinque secoli fu una delle principali arterie economiche dell'Impero Carolingio come lo era stato per quello Romano.

I Savoia e i loro feudatari ebbero per essa tutte le cure che l'asperità dei luoghi richiedevano. Le difficoltà maggiori si incontravano nei tratti più elevati del percorso, in prossimità dei valichi i quali, avendo altimetrie superiori ai 2000 metri, e sono quindi esposti a venti impetuosi, a nebbie persistenti, a neviccate improvvise. Per guidare le carovane commerciali lungo i tratti più difficili degli itinerari transalpini vi erano i *Marronniers*, una vera e propria confederazione, formata dai

giovani dei villaggi più vicini ai valichi e quindi ottimi conoscitori dell'alta montagna, con tanto di statuti sociali e tariffe per i servizi che venivano prestati. I documenti ci attestano che i *Marronniers* erano già attivi nel X secolo e lo restarono sotto forma di confederazione, fino a metà del 1500. Poi Emanuele Filiberto, constatato quanto era indispensabile il loro appoggio per il traffico transalpino, li militarizzò formando il corpo dei *Soldats de la neige*: per tutta la durata della leva militare – che allora era di diversi anni – i giovani delle alte valli, anziché prestare servizio in caserma, dovevano tenersi a disposizione dei viaggiatori come guide e come portatori per assicurare la continuità e la sicurezza dei traffici. Questo particolarissimo corpo, passò dall'esercito sabauda a quello Sardo e poi a quello del Regno d'Italia: venne abolito solo nel 1929 quando ormai il traffico commerciale attraverso i colli era definitivamente scomparso.

Fra i passi valdostani frequentati dai commercianti durante i secoli caldi del basso medioevo non vi erano soltanto il Piccolo e il Gran San Bernardo con i loro relativi *dublets* ma anche valichi di altimetria assai più elevata che ora sono costantemente glacializzati. Fra i più importanti ricorderemo il Col Galisia, di 3000 m s.l.m., il col di Rhemes di 3100, Col Collon di 3115, il Colle Teleccio di 3300, il Col des Bouquetin di 3360, probabilmente anche il Colle del Gigante di 3354 e certamente il Colle del Teodulo di 3318 di cui abbiamo numerose documentazioni.

Il colle del Teodulo malgrado la sua forte altitudine già era stato frequentato per più di cinque secoli in età romana. Ne fanno fede le numerose monete trovate nei pressi del valico e nelle morene dei ghiacciai dei due versanti, monete che risalgono al periodo compreso fra il II secolo a.C. al IV d.C., oggi conservate al museo di Zermatt e di Briga; alcune anche ad Aosta.

Durante il Medio-evo, il passo del Teodulo assunse particolare importanza nei primi decenni del 1300, quando i centri commerciali di Friburgo, Berna e la valle del Reno si svilupparono rapidamente. Dai porti liguri e dalla pianura padana le vie più dirette verso quegli sbocchi commerciali erano i valichi del Sempione e del Gottardo, controllati dai Duchi di Milano.

Dai possedimenti dei Savoia si poteva rapidamente accedere ai centri elvetici solo attraverso il colle del Teodulo ed è proprio questa la ragione dell'importanza e della ricchezza della famiglia di Challant che lo aveva in feudo.

Il cosmografo elvetico Egidio Tschudi salì al valico nel 1528 e così lo descrisse: "*Il Mons*

Silvius detto dai tedeschi Der Gletscher perché sulla sua sommità si stende un grande campo di neve che non fonde mai, può essere attraversato in estate senza difficoltà tanto a piedi quanto a cavallo. Questo valico è molto alto e separa gli uni dagli altri Seduni e Salassi".

Centocinquant'anni più tardi in un'opera redatta attorno al 1675 che porta il titolo *Vallis Augustae compendiaria descriptio*" di questo passo si legge: "*Per vallem Tornencia igitur in locum dictum Praborna transeundo per acerrimum et altissimum montem Cercinum et iter agendo super glacie perpetua miliaribus octo; nam glacies et nix ibi nunquam liquefiunt. (attraverso la Valtournenche si va in un luogo chiamato Praborna (Zermatt) passando per il difficile e altissimo passo Cercino (il Teodulo) marciando sul ghiaccio perpetuo per otto miglia; infatti quassù ghiaccio e neve non fondono mai)*".

Le due descrizioni messe a confronto evidenziano un fondamentale mutamento delle condizioni ambientali intercorso fra il 1528 e il 1675-90; addirittura viene quantitativamente documentata l'espansione del ghiacciaio del Teodulo che ai tempi dello Tschudi aveva una lunghezza di 4 milia mentre risultava doppia alla fine del secolo XVII.

Infatti a metà del secolo XVI si instaurò un clima freddo e nevoso quale mai vi era stato nei tempi storici. Esso durò per tre secoli e per le sue caratteristiche, gli scienziati gli diedero il nome di *Piccola Età Glaciale*. I suoi lunghi e durissimi inverni resero impossibili per la maggior parte dell'anno i traffici transalpini.

Il suo sopravvenire fu un gravissimo problema anche per i conti Challant la cui fortuna era direttamente legata agli scambi con l'Elvezia.

Essi, a quanto sembra, per tenere aperta la via del Teodulo da cui dipendeva la loro ricchezza e la loro potenza, fecero l'audace tentativo di bloccare l'avanzata dei ghiacciai. Venne imposto alla gente della Val d'Ayas una faticosa e inspiegabile *corvée*: portare gerle di terra sul piccolo ghiacciaio posto alla base della Becca Torcher per interrarlo. La fantasia popolare motivò l'aspra fatica con la volontà di proteggere la Dame del Castello di Graine dal fastidioso bagliore del ghiacciaio ma l'abbé Aimé Gorret, grande conoscitore delle sue montagne oltre che brillante scrittore, nella sua *Guida* del 1877 ne diede una interpretazione assai più concreta: "*La tradition porte que les habitants des villages sur Challant et sur Brusson avaient pour obligation envers les Seigneurs de Graines d'aller "terrorer" le glacier*

qui se trouve au pied des Becs de Torcé afin que ce glacier n'eut pas avancé dans la vallée"⁵³. Era evidentemente un audace esperimento che, se avesse dato buoni risultati, avrebbe potuto essere applicato al ghiacciaio di Valtournenche che crescendo di anno in anno minacciava sempre più gravemente la percorribilità della via del Teodulo. Ma la sproporzione delle forze messe in gioco era smisurata! I piccoli uomini non riuscirono a far fronte al profondo mutamento climatico: il ghiaccio si distese su quel valico come su tutti gli altri di altissima quota: le Alpi diventarono un'invalicabile barriera fra i popoli europei e la cosa determinò una crisi gravissima nelle valli alpine private di una delle loro più redditizie attività economiche.

Solo trecento anni più tardi quando lo sviluppo tecnologico permise all'uomo di effettuare i grandi trafori, i traffici transalpini poterono riprendere gli antichi itinerari snodandosi su vie prima sconosciute.

⁵³ "Si tramanda che gli abitanti dei villaggi di Challant e Brusson avessero l'obbligo, per ordine dei signori di Graine di "interrare" il ghiacciaio che si trova ai piedi della Becca Torcéi affinché esso non avanzasse verso la valle)"